

Obiecanki cacanki?

12 stycznia 2018

Ogłoszenie happy endu brazylijskiego w formie i polskiego w treści serialu politycznego pt. „Rekonstrukcja 2017-2018” wywoła z pewnością wiele różnych zmian w polskiej polityce i gospodarce.

Bardzo duże znaczenie może mieć dla losów byłego ministra infrastruktury i budownictwa oraz ogłoszonej przez niego wielkiej i drogiej inwestycji kolejowej w Małopolsce, która obecnie, po wielu miesiącach narad i przetargów w sprawach personalnych na najwyższym szczeblu, ma konkretne szanse na realizację.

Nie da się ukryć, że podczas swojej krótkiej kadencji w roli ministra infrastruktury Andrzej Adamczyk zasłużył się mieszkańcom Zakopanego, Podhala, Sądecczyzny, a właściwie całej Małopolski. Mogę się tu powołać na wszystkie moje publikacje zamieszczone na łamach „Studia Opinii” w ubiegłym pięcioleciu, a także znacznie wcześniej w innych periodykach, gdzie zabierałem głos na temat infrastruktury i zmarnowanych szans rozwoju Zakopanego jako wyjątkowego miejsca w Polsce do uprawiania sportów zimowych. Tak się złożyło, że minister Adamczyk kolejno realizował niemal wszystkie moje postulaty, które stawiałem od dawna pod adresem byłego rządu Platformy i PSL.

Poprzedni rząd bardzo dużo obiecywał Małopolsce, ale zarazem wstrzymał wszystkie planowane przez wiele lat, inwestycje drogowe na „Zakopiance”, gdy tylko zaczęto się przygotowywać do Euro 2012. W końcu okazało się, że nie ukończono w terminie i kompletnej zaplanowanej wersji ani jednej autostrady oraz drogi ekspresowej.

W jeszcze bardziej kompromitujący sposób zakończyła się dwukrotnie obiecywana ekspresowa linia kolejowa z Krakowa do

Zakopanego przez Piekiełko i Szczyrzyc z rozwidleniem w kierunku Nowego Sącza i Krynicy. Tę 50-kilometrową supernowoczesną linię kolejową, dostosowaną do szybkości 160 km/h, której pierwsze plany powstały za czasów zaboru austriackiego, z kilkoma tunelami, w cenie brutto 6 miliardów złotych, najpierw obiecała pani wicepremier Elżbieta Bieńkowska. Niejako przy okazji, EB miała osobiście rozpocząć realizację tunelu drogowego z Lubnia do Skomielnej Białej, dalej ekspresówki do Rabki oraz dwujezdniowej dwupasmówki z Chabówki do Rdzawki.

Ale zniknęła w czeluściach Brukseli i jej miejsce zajęła pani minister infrastruktury Maria Wasiak. Pani Wasiak w sprawie „zakopianki” raczej się nie wypowiadała, ale równie solennie obiecała skrót kolejowy z Krakowa do Chabówki przez Szczyrzyc i tuż przed zmianą rządu, po wyborach w 2015 roku wycofała się z tej inwestycji. Rzekomo z powodu braku pieniędzy, mimo że na inwestycje kolejowe mieliśmy zagwarantowane 67 miliardów złotych z Unii, na które nie było żadnych większych zadań budowlanych, oprócz remontów na CMK (wymiany rozjazdów na nowe) i trwającego już prawie 20 lat remontu trasy Katowice-Kraków .

W tym momencie, gdy ministrem infrastruktury został pan Adamczyk rzeczywiście coś drgnęło, tym bardziej że trzeba było jakoś te pieniądze z Unii zacząć wydawać, żeby nie przepadły przed nowym budżetem. Początkowo trwała pełna karuzela na stanowiskach, bez przerwy wymieniano wiceministrów i szefów PKP oraz GDDKIA, aż w końcu ruszyła wreszcie budowa tunelu drogowego z Lubnia do Skomielnej, oraz bezkolizyjnego skrzyżowania drogowo-kolejowego w Poroninie, do Zakopanego i Bukowiny.

Potem pan minister obiecał budowę dwujezdniowego i czteropasmowego dojazdu z Rdzawki do Nowego Targu i niemal w ostatniej chwili oficjalnie ogłosił podjęcie decyzji w sprawie odłożonego dotychczas na półkę kolejowego skrótu z Krakowa do Nowego Sącza i Zakopanego według cesarsko-królewskich

austriackich planów.

Skrót przez Szczyrzyc może całkowicie zmienić rozwój komunikacyjny Podhala jak i przedmieść Krakowa, Wieliczki, Bochni itd. Co najciekawsze, ta ostatnia decyzja nałożyła się na wartość miliard złotych modernizacji dotychczasowej trasy kolejowej do Zakopanego przez Skawinę, Kalwarię i Suchą Beskidzką, która również miała poprawić i skrócić dojazd do Zakopanego.

Jednakże minister zdecydowanie oświadczył, że dwie linie kolejowe w tym regionie, to wcale nie jest zbędny nadmiar. Z czym można się zgodzić, zwłaszcza z punktu widzenia Nowego Sącza i Muszyny jako „bramy wyjazdowej na Słowację i Węgry”.

Wprawdzie przy okazji miejscowi działacze wystąpili z projektem zbudowania trzeciej linii kolejowej z Krakowa do Myślenic, przypominając zarazem, że przed II wojną światową, kilkadziesiąt lat temu rozważano budowę linii do Zakopanego właśnie przez Myślenice, ale ostatecznie 5 listopada 2017 roku minister Adamczyk ogłosił, że cała magistrała powstanie według ostatniej wersji, czyli przez Szczyrzyc i będzie gotowa w 2026 roku, a więc o rok wcześniej niż CPK.

Mógłbym w tym momencie przyjąć, że moje marzenia i starania zostały prawie spełnione i pogodzić się muszę tylko z brakiem realizacji nowej dwujezdniowej i czteropasmowej drogowej ekspresówki do Zakopanego od Szaflar, przez okolice Chochołowa i Witowa do podnóża Gubałówki, omijającej Biały Dunajec i Poronin jako regionalny skansen, ale pojawiły się zupełnie nowe „okoliczności przyrody”.

Mianowicie minister Mikołaj Wild, pełnomocnik premiera Morawieckiego do spraw budowy CPK w Baranowie ogłosił kilka najważniejszych szczegółów dotyczących tej inwestycji. Dowiedzieliśmy się, że budując nowe lotnisko o czterech pasach startowych, czyli warsztat pracy dla 37 tysięcy wysoko wykwalifikowanych pracowników, mających obsłużyć w pierwszym

etapie 50, a docelowo 100 milionów pasażerów rocznie przez 24 godziny na dobę, spodziewamy się jednak finalnie około 2050 roku 180 milionów klientów z całej Europy Środkowo Wschodniej (czyli prawie połowę mieszkańców całego naszego europejskiego kontynentu). Przy okazji wybudujemy w całej Polsce 900 kilometrów nowych linii kolejowych, w tym sieć typu TVG i pewnie tyle samo połączeń drogowych z autostradami A2, A1, S 19, A4.

Będą one potrzebne, aby dowieźć do terminali CPK podróżnych nie tylko z Warszawy i Łodzi, ale także z całej Polski, Trójmorza, Europy i reszty świata, o ile zrezygnują oni ze swoich powszechnie znanych lotnisk w stolicach krajów Trójmorza, oraz miast ościennych, takich jak Dubaj, Doha, Frankfurt, Amsterdam, Helsinki, Sztokholm, Rzym, Paryż, Madryt, Barcelona, Wiedeń, Zurich, Berlin, Londyn, Pekin, Tokio, Nowy Jork, Atlanta, Los Angeles, Moskwa, itp. itd. .(Większość z tych miast ma kilka lotnisk, ale żadne z nich poza Londynem nawet nie przymierza się do 120 milionów pasażerów).

Jakie jednak w tej sytuacji i tych priorytetach mają szanse projektanci budowy linii kolejowej z Krakowa do Szczyrzyca, i trochę dalej, w konkurencji z największym CPK (lotniskiem) i ogromnym dworcem kolejowym?

Doświadczenie nas uczy, że gdy najwyższe władze przyjmą jakieś priorytety inwestycyjne, którymi chcą zaimponować wszystkim państwom sąsiednim, to dotychczasowe decyzje w specjalistycznych sektorach budowlanych idą do kosza, a cały potencjał kierowany jest na linię frontu.

Było więc bardzo prawdopodobne, że piękne obietnice ministra Adamczyka, dotyczące dróg i kolei w Małopolsce, wylądują w tej samej szufladzie, gdzie onegdaj wrzuciły je panie Bieńkowska i Wasiak.

Prawdopodobieństwo takiego finału tych zamierzeń rosło również

dlatego, że podczas ostatniego wystąpienia pana Adamczyka, podczas oceny swej działalności na spotkaniach z panią Szydło i panem Kaczyńskim mówił on wyłącznie o projekcie Mieszkanie plus. A już od dawna media informowały, że dalsze trwanie ministerstwa infrastruktury oraz kontynuację misji pana ministra można liczyć wyłącznie w godzinach i dniach, bo resort ten będzie rychło włączony do superministerstwa odpowiedzialnego rozwoju.

Na razie, w wyniku „dobrej zmiany” na stanowisku premiera pozycja ministra Adamczyka wahała się, ale nowa linia kolejowa nie została potwierdzona przez premiera. Zresztą w poniedziałek 18 grudnia pan premier poinformował publiczność, że mamy już nowych kandydatów na stanowiska ministra rozwoju i ministra finansów.

Czytelnikom którzy nadal jeszcze mają jakieś wątpliwości co do meritum, polecam także opublikowane przez „Business Insider” z dnia 10.11.2017 w ramach wywiadu z panem ministrem Wildem, dwie „izochrony”, czyli mapki średnicy całej Polski z możliwością dojazdu ekspresowym pociągiem do CPK w czasie 120 minut.

Niestety Szczecin już w tym limicie się nie mieści, i bliżej mu będzie do Berlina. Ale na pierwszej z tych mapek, z terminem wykonania programu inwestycyjnego do 2025 roku, a więc dwa lata przed oddaniem CPK do użytku, widzimy trasę kolejową z Baranowa przez Kraków i Szczyrzyc do obiecanego nam nowego dworca w Zakopanem.

Natomiast na drugiej mapce, z terminem wykonania 2030 r. nie ma już tej linii kolejowej i widzimy tylko jakąś planowaną trasę (drogową???) ze Śląska do Zakopanego, z wskazaną kontynuacją Bańska Bystrzyca – Budapeszt, co wyraźnie sugeruje, iż superlotnisko oczekuje dodatkowo na pasażerów z Węgier, którzy dojadą do naszego CPK zapewne tunelem pod Tatrami.

Jeżeli przypomnimy sobie, że budowniczowie skrótu z Krakowa zapowiedzieli, że po wykonaniu obiecanej 50 kilometrowej supermagistrali o parametrach 160 km/h, dojazd do Zakopanego ze stolicy Małopolski potrwa 100 minut, czyli prędkość całej podróży wyniesie średnio 60 km/h (ale wiadomo że z Chabówki jest mocno pod górkę i dużo zakrętów, a na tym odcinku żadne tunele nie są planowane). Niemniej z powrotem do lotniska CPK w 120 minut ani Pendolinem, ani nawet najnowszymi modelami TGV dojechać się nie da.

Drugi problem, to pytanie: jaka firma ewentualnie wybuduje te 50 kilometrów skrótu, na który składać się będzie ponad dziesięć kilometrów tuneli, oraz drugie tyle wiaduktów (bo pociągi ekspresowe, jadące 160 km/h, muszą mieć tory o bardzo łagodnych łukach i o małej różnicy poziomu, oraz nie mogą ani ostro wspinać się do góry, ani jeździć tzw. serpentynami).

Takich tuneli kolejowych jeszcze żadne polskie przedsiębiorstwo nie budowało i trzeba będzie z dużym wyprzedzeniem szukać wykonawców za granicą.

Cały projekt będzie bowiem jednym z najtrudniejszych zadań w historii naszych kolei i będziemy go śledzić z wielkim zainteresowaniem. Obecnie, w momencie gdy minister Adamczyk po rekonstrukcji z 9 stycznia wprawdzie przestał być ministrem budownictwa i infrastruktury, ale zachował swoje byłe ministerstwo, będzie mógł skupić się wyłącznie na infrastrukturze i najbardziej ambitnym zadaniu dla kolei żelaznych w Polsce.

Może przejdzie do historii jako Kwiatkowski 21 wieku?

Autorstwo: Janusz Dąbrowski

Źródło: StudioOpinii.pl